

## مبنای حقوقی مسئولیت خاص دارنده اتومبیل و عوامل رافع آن

ابوطالب حسینی<sup>۱</sup>

### چکیده

نظر به نقش اساسی اتومبیل که امروزه در زندگی کنونی غالب افراد رسوخ کرده و آمار رو به رشد حوادث رانندگی و در پی آن زیان‌های مالی و بدنی ناشی از آنها، یکی از مباحث مهم مسئولیت به شمار می‌آید. لذا بر همین اساس قانون‌گذار در کشورهای مختلف به وضع و تصویب قوانین خاص در خصوص تبیین مسئولیت ناشی از حوادث رانندگی با اهداف حمایت از زیان دیدگان حوادث رانندگی و سهولت و سرعت در جبران خسارت‌های مالی و زیان‌های قربانیان اینگونه حوادث همت می‌گمارد هر چند وضع اینگونه قوانین در عمل با مشکلاتی روبرو است. از جمله در کشور ما ایران که علیرغم تصویب قوانین جدید بعضاً ضمن وجود نوآوری‌هایی که مشاهده می‌شود نواقصی هم به چشم می‌خورد که تسریع و تسهیل در جبران خسارت‌های مالی و بدنی را با کندی روبرو می‌سازد.

با تصویب قانون اصلاح بیمه مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث در سال ۱۳۸۷ در مقایسه با قانون پیشین که پس از گذشت ۴۰ سال تغییر کرد، گام‌های مهم و اساسی در حوزه بیمه مسئولیت مدنی با توسعه حمایت از زیان دیدگان حوادث رانندگی برداشته شد که تحولات فراوانی را با توجه به توسعه حمایت از صنعت بیمه، قضا زدایی و تسهیل فرایند جبران خسارت را رقم زده است.

**واژگان کلیدی:** حوادث رانندگی، راننده، مسئولیت مدنی، جبران خسارت.

---

<sup>۱</sup> کارشناس ارشد حقوق جزاء و جرم شناسی دانشگاه آزاد اسلامی واحد دامغان و رئیس دفتر تحقیقات کاربردی فرماندهی انتظامی استان سمنان.

## مقدمه

شیوه های مختلف جبران خسارت در مسئولیت مدنی در واقع طرق اجرای تعهد مسئول (فاعل زیان)، و تابع اهداف مسئولیت مدنی اند. از آنجا که اهداف مزبور در کلیه نظام های حقوقی یکسان نیستند، شیوه های تامین آنها و اجرای تعهد نیز یکسان نیست. با وجود این، عمده ترین اهداف مسئولیت مدنی در اکثر قریب به اتفاق نظام های حقوقی عبارتند از: جلب رضایت زیان دیده، جبران خسارت و اعاده وضع پیشین زیان دیده.

از میان اهداف مذکور نیز «جبران خسارت» عامل اصلی در تعیین آثار مسئولیت مدنی در تمام نظام های حقوق است. شخصی که از فعل زیانبار متضرر شده می تواند جبران خسارت وارد آمده را مطالبه کند. این جبران خسارت و دریافت غرامت ممکن است دیگر اهداف فرعی مسئولیت مدنی را نیز به طور نسبی بر آورده سازد؛ بدین بیان که الزام به جبران خسارت تا اندازه ای اثر تادیبی بر خطا کار دارد و در عین حال، زیان دیده آن را التیام بخش صدمه ای می داند که به او وارد شده است. علاوه بر این، حکمی که خطا کار را ملزم به جبران خسارت می کند، ممکن است خطا کار و دیگران را از ارتکاب آن فعل زیانبار در آینده باز دارد. سر انجام اینکه الزام به جبران خسارت عموماً مانع از آن می شود که عامل زیان منفعتی را از طریق فعل زیانبار ارتکابی به دست آورد. بنابراین تادیب خطا کار، جلب رضایت و آرامش خاطر زیان دیده، اعلام حقوقی که مورد تجاوز قرار گرفته اند، بازداشتن خطا کار و دیگران از ارتکاب فعل زیانبار، و نیز جلوگیری از استفاده بی جهت، اهداف ثانوی مسئولیت مدنی هستند که با الزام به جبران خسارت تامین می شوند.

مسئولیت ناشی از حوادث رانندگی، چه از نظر شمار رویدادها و چه از لحاظ اهمیت خسارت به بار آمده، مهم ترین بخش مسئولیت مدنی است. با وجود این، قواعد عمومی مسئولیت به شکل

مرسوم خود در این زمینه قابل اجرا نیست و نتایجی نادرست به بار می‌آورد؛ مدت‌ها است که مسئولیت از نظر اصولی بر پایه تقصیر مرتکب قرار گرفته است. به گفته مشهور، ضابطه اخلاقی «رفتار انسان معقول و متعارف» جایگزین اصل مادی «ایجاد خسارت» شده است و حقوق کسی را مسئول می‌داند که به گونه‌ای مرتکب تقصیر شده است؛ چنان که در ماده یک قانون مسئولیت مدنی مصوب ۱۳۳۹ نیز ارتکاب (عمل نامشروع) پایه عمومی مسئولیت است، خواه اضرار عمدی باشد یا نتیجه بی احتیاطی و اهمال در کاری که انسای معقول و متعارف می‌کند یا تجاوز به نظام حقوقی و تعهدهای اجتماعی و قراردادی.

ولی غالب تخلفات رانندگی در واقع اشتباهی است که از هر انسان معقول متعارفی سر می‌زند یا غفلتی است معمول که هیچ سرزنشی را بر نمی‌انگیزد و گاه عیبی است که وسیله نقلیه هر انسان محتاطی را دچار حادثه می‌کند و با این وجود این ضمانت آور است: به عنوان مثال، اگر لاستیک نوی اتومبیلی بترکد و در اثر آن تصادفی رخ دهد، دارنده و راننده (اگر دارنده باشد) مسئول هستند و باید خسارت ناشی از حادثه را تحمل کنند، در حالی که به مفهوم سنتی هیچ تقصیری مرتکب نشده‌اند و لاستیک در اثر عدم مواظبت و کاهلی دارنده نترکیده است و از این موارد که فراوان اتفاق می‌افتد. وانگهی، قانون دارنده اتومبیل را مسئول خطای راننده و گاه حوادث جوی می‌سازد و او را ناگزیر می‌کند تا با پرداخت حق بیمه در تمام خطرهای رانندگی درگیر شود و در رفع آنها شرکت کند. بدین ترتیب، باید پذیرفت که مفهوم تقصیر در این زمینه با اجرای قواعد عمومی مسئولیت سازگار نیست، و اگر واقع بین باشیم، در می‌یابیم که ضمان ناشی از حوادث رانندگی در بسیاری موارد نتیجه خطری است که حرکت با اتومبیل برای دیگران ایجاد می‌کند و به دلیل حمایتی است که قانون‌گذار از جان و مال کسانی می‌کند که در چنین محیط خطرناکی زندگی و فعالیت می‌کنند.

## مسئولیت مدنی خسارات ناشی از تصادفات

### ۱- مطالعه تطبیقی مسئولیت مدنی دارنده وسیله نقلیه موتوری زمینی در حقوق ایران

#### و فرانسه

هنگامی که به سبب دخالت یک وسیله نقلیه خسارتی به بار می‌آید، اولین پرسشی که در ذهن وارد می‌شود، این است که مسئول کیست، به بیان بهتر این سؤال مطرح می‌شود که خسارت به بار آمده را چه شخصی باید جبران کند؟ در سیستم‌های حقوقی نظیر حقوق ایران، که مسئولیت مدنی (مسئولیت جبران خسارت) علی‌الاصول مبتنی بر تقصیر است، یافتن شخص مقصر و اثبات تقصیر او، زیان دیده را با دشواری روبرو ساخته و گاه جبران خسارت را غیر ممکن می‌سازد. به این دلیل، وجود قوانینی که بتواند بدون اثبات تقصیر، مسئولیت را بر شخصی که قانون، او را مسئول فرض کرده یا مسئولیتی مطلق بر او تحمیل نموده، بیش از پیش احساس می‌شود. امروزه با توجه به خسارات سنگین ناشی از حوادث رانندگی، اکثر کشورها بدون توجه به اختلافی که در سیستم‌های حقوقی آنان وجود دارد، به دنبال تحقق یک هدف مشترک، یعنی تضمین و تأمین حقوق زیان دیده هستند و به همین دلیل قواعد مربوط به جبران اینگونه خسارات در این کشورها به یکدیگر نزدیک شده است. در کنار این قوانین، بیمه مسئولیت، نسبت به خسارات ناشی از حوادث رانندگی، اجباری است تا بدین وسیله زیان دیده بتواند خسارت خود را بدون خطر مواجه شدن با شخص مسئول جبران کند.

در حقوق ایران تا سال ۱۳۴۷ که قانون بیمه اجباری دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی (بیمه شخص ثالث) به تصویب رسید، خسارات ناشی از وسایل نقلیه از جمله تصادفات رانندگی، با توجه به مقررات عمومی مسئولیت مدنی مندرج در قانون مدنی (ماده ۳۳۵ این قانون و قانون مسئولیت مدنی)، جبران می‌شد. ولی چون مسئولیت موضوع این مقررات، مبتنی بر تقصیری

است که باید زیان دیده آن را اثبات کند، این تکلیف دشوار، اغلب زیان دیده را به مقصود نمی‌رساند. اما بعد از سال ۱۳۴۷، قانون بیمه اجباری، به کمک زیاندیدگان شتافت و با شناسایی یک مسئولیت خاص که به مسئولیت عینی بسیار نزدیک است، این دشواری را آسان نمود. در عین حال این اشکال هنوز باقی است که با فقدان قانون خاص در مورد خسارات ناشی از وسایل نقلیه و بخصوص حوادث ناشی از رانندگی، ما ناچار هستیم در این مورد از قانون بیمه استفاده کنیم؛ علاوه بر قانون مذکور بسیاری از احکام مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی را باید در قانون مجازات اسلامی جستجو کرد (مواد ۳۳۶ و ۳۳۷). در مقررات پراکنده نیز احکامی در این مورد می‌توان یافت، نظیر قانون ایمنی راه‌ها مصوب ۷ تیر ۱۳۴۹، قانون رسیدگی به خسارات ناشی از تصادفات رانندگی وسیله نقلیه موتورسیکلت مصوب ۱۳ آذر ۱۳۴۵ و قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرایم رانندگان مصوب ۳۰ خرداد ۱۳۵۰ که البته با تصویب قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۸/۱۲/۸۹ قانون لاحق ملغی گردید.

در مواردی که راننده مرتکب خطایی در بروز خسارت نشده باشد و در صورتی که مالک مسئولیت خود را بیمه کرده باشد، زیان دیده می‌تواند خسارت خود را از بیمه دریافت کند. برای نمونه، ماده ۴ قانون ایمنی راه‌ها و راه آهن مصوب ۱۳۴۹/۴/۷، چنین مقرر می‌دارد: (ورود و عبور عابرین پیاده و انواع وسایط نقلیه غیر مجاز، عبور دادن دام در آزاد راهها و همچنین توقف وسایل نقلیه در خطوط عبور ممنوع است. هر گاه به دلایل مذکور حادثه‌ای رخ دهد که منجر به ضرب یا جرح یا قتل یا خسارت مالی شود، راننده‌ای که وسیله نقلیه او مجاز به حرکت در آزاد راه باشد، نسبت به موارد فوق مسئولیتی نخواهد داشت... عدم مسئولیت راننده مذکور، مانع استفاده شخص ثالث از مقررات بیمه نخواهد بود.) قانون بیمه اجباری مسئولیت، (مصوب سال ۱۳۴۷) شخص مسئول را چنین معرفی کرده است: (کلیه دارندگان وسایل نقلیه موتورسیکلت زمینی... اعم از اینکه اشخاص حقیقی یا حقوقی باشند، مسئول جبران خسارات بدنی و مالی

هستند که در اثر حوادث وسیله نقلیه مزبور یا محمولات آنها، به اشخاص ثالث وارد می‌شود...)

قانون مذکور و تعریف ارایه شده، این سوال را در ذهن ایجاد می‌کند که منظور از دارنده وسیله نقلیه کیست؟ آیا دارنده همان مالک است یا اینکه می‌توان شخصی را که بر وسیله نقلیه تسلط دارد یا متصدی آن است نیز مسئول شناخت؟ به عبارت دیگر آیا می‌توان در حقوق ایران، معنایی مترادف آنچه در حقوق فرانسه برای واژه «*Gardian*» (دارنده) می‌شناسند، شناخت؟ در حقوق فرانسه منظور از «گاردین» (محافظ) شخصی است که اداره و کنترل شی‌ای را در دست دارد، و هرگاه از شی‌ای تحت کنترل او خسارتی به بار آید، بدون نیاز به اثبات تقصیر، مسئول جبران آن خسارت است. اما با توجه به مفاد ماده ۱ قانون بیمه اجباری مسئولیت، (ق.ب.ا.م.) که دارنده وسیله نقلیه را مکلف به بیمه کردن مسئولیت خود نموده است و نیز ماده ۳ همان قانون که مقرر می‌دارد: «از تاریخ انتقال وسیله نقلیه، کلیه تعهدات ناشی از قرارداد بیمه، به منتقل‌الیه وسیله نقلیه منتقل می‌شود...»، می‌توان چنین استنباط کرد که منظور از (دارنده) همان مالک وسیله نقلیه است نه متصرف در آن؛ زیرا نمی‌توان متصرف در وسیله نقلیه را که ممکن است به آسانی تغییر یابد، مکلف به بیمه مسئولیت نمود. بنابراین آسان‌ترین راه دست‌یابی به جبران خسارت، مسئول دانستن شخصی است که نزدیک‌ترین رابطه را با شی‌ای دارد و این شخص حتی اگر خود متصرف وسیله نقلیه نباشد، مالک آن است. به همین علت در خسارات ناشی از حوادث رانندگی، جبران خسارت توسط شرکت بیمه صورت می‌گیرد و به عبارت دیگر مسئولیت جبران خسارت بر مالک تحمیل می‌شود حتی اگر راننده، مالک وسیله نقلیه نباشد مگر این که راننده‌ای که مالک نیست، مرتکب جرمی شده باشد که در این صورت شخصاً مجازات می‌شود. در مواردی که مالک وسیله نقلیه مسئولیت خود را بیمه نکرده باشد، باز هم مسئول جبران خسارت خواهد بود اما در این صورت زیان دیده مجبور است با طرح دعوی علیه مالک، خسارت

خود را مطالبه کند. این راه منافاتی با امکان مراجعه مالک به شخص زیان رساننده مانند سارق اتومبیل یا شخصی که وسیله نقلیه را به امانت گرفته، ندارد؛ مثلاً هر گاه شخصی که مسئولیت خود را بیمه نکرده، اتومبیل خود را در اختیار دوستش قرار دهد و بر اثر تصادم، زبانی به دیگری وارد شود، زیان دیده می‌تواند خسارت خود را از مالک دریافت کند و مالک نیز می‌تواند برای آنچه به زیان دیده پرداخته، به دوست خود (در صورتی مقصر باشد) مراجعه کند. بیمه نمودن مسئولیت، این حسن را دارد که زیان دیده بدون نیاز به طرح دعوی می‌تواند با طی مراحل و تشریفات لازم (از قبیل گزارش افسر متخصص و ترسیم کروکی تصادم)، به شرکت بیمه مراجعه کرده و خسارت خود را دریافت کند. در قانون ۵ ژوئیه ۱۹۸۵ فرانسه، تصریحی در خصوص مسئولیت مالک وسیله نقلیه دیده نمی‌شود اما به نظر دکتترین این کشور، شخص محافظ یا راننده، به تناسب مورد مسئول خواهد بود. اما مالک بودن اماره ای است برای مسئولیت. در سیستم کامن لا (*Jhon, G.Fleming, An Introduction to the law of tort*), مالک اتومبیل مسئول جبران خسارت ناشی از وسیله نقلیه خویش است اما در عین حال گاهی ممکن است راننده مسئول شناخته شود.

## ۲- مسئولیت جبران خسارت ناشی از حوادث رانندگی در نظام حقوق کامن لا

در حقوق فرانسه ماده ۲ قانون سال ۱۹۸۵ در مورد حوادث ناشی از رانندگی، تنها یک عامل را سبب معافیت از مسئولیت معرفی کرده و آن تقصیر زیان دیده است، هنگامی که علت منحصر حادثه باشد؛ هر چند این علت منحصر، وصف قوه قاهره را داراست اما با توجه به مقررات دیگر این قانون، می‌توان مبنای مسئولیت ناشی از حوادث رانندگی را در این کشور به نظریه خطر و مسئولیت مطلق نزدیک تر دانست. در سیستم کامن لا، مسئولیت جبران خسارت ناشی از حوادث رانندگی، تحت عنوان مسئولیت مطلق بررسی می‌شود و مالک وسیله نقلیه، گاه مسئول

جبران خسارت ناشی از تقصیر راننده هم شناخته می‌شود.<sup>۱</sup> در این سیستم برای توجیه مسئولیت مالک، از نظریه نمایندگی استفاده شده و سلطه و اقتدار مالکانه بر وسیله نقلیه، مبنای اصلی مسئولیت است. بنابراین هر گاه شخصی داخل اتومبیل خود نباشد، اما توسط راننده او خسارتی ایجاد شود، چون راننده کارمند و نماینده مالک محسوب می‌شود، مالک وسیله نقلیه مسئول جبران خسارت خواهد بود. در حقوق مصر، مبنای مسئولیت مالک وسیله نقلیه، همان مبنای مسئولیت محافظ شی ای است که بر اساس آن تقصیر وی مفروض است، بنابراین زیان دیده از حوادث رانندگی، کافی است ثابت کند مالک وسیله نقلیه دارای عنوان محافظ بوده یعنی بر وسیله خود تسلط و کنترل داشته است.<sup>۲</sup>

### مبنای حقوقی مسئولیت

منظور این است که مسئولیت مالک وسیله نقلیه، بر مبنای کدام تئوری حقوقی استوار است؟ برخی از حقوقدانان<sup>۳</sup> سه نظریه را مهم تر از نظریات دیگر دانسته اند:

۱. فرض تقصیر برای دارنده

۲. تخلف از تعهد مربوط به حفاظت وسیله نقلیه

۳. مسئولیت بدون تقصیر بر مبنای نظریه خطر

### فرض تقصیر برای دارنده

با توجه به ماده ۱ (ق.ب.ا.م.) که دارنده وسیله نقلیه مسئول جبران خسارت معرفی می‌کند،

<sup>۱</sup> Prosser, the law of torts, p.486

<sup>۲</sup> السنهوری، الوسیط، ج ۱، ش ۷۲۶

<sup>۳</sup> کاتوزیان، حقوق مدنی، ضمان قهری، ش ۳۰۸۰ و ۵۷



فرض تقصیر برای دارنده صحیح به نظر نمی‌رسد. ممکن است گفته شود با توجه به این که در حقوق ایران، مبنای مسئولیت مدنی بر تقصیر استوار است، قانونگذار در این مورد نیز مسئولیت دارنده را بر تقصیر بنا نموده ولی به منظور سهولت جبران خسارت برای دارنده وسیله نقلیه، «فرض تقصیر» نموده است. اما چنانکه گفتیم با توجه به ماده ۱ قانون مذکور و اثبات بی تقصیری دارنده، نمی‌توان او را از مسئولیت مبرا ساخت؛ بنابراین ناچار از این نظر دست برمی‌داریم.

#### تخلف از تعهد مربوط به حفاظت وسیله نقلیه

ممکن است گفته شود، مسئولیت دارنده وسیله نقلیه، به سبب تخلف از وظیفه ای است که بر عهده داشته؛ به عبارت دیگر چون مالک وسیله نقلیه از مال خود به خوبی مراقبت نکرده، در نتیجه خسارتی به دیگری وارد شده پس او مسئول جبران آن است. این نظریه هر چند با مسئولیت مقرر در قانون بیمه اجباری سازگارتر است اما مبنای منحصر مسئولیت محسوب نمی‌شود؛ زیرا اگر چنین بود مالک می‌توانست اثبات کند که به نحو احسن وظیفه خود را انجام داده و به این ترتیب از مسئولیت شانه خالی کند. در حالی که می‌دانیم مالک جز با اثبات دخالت یک علت خارجی مانند قوه قاهره نمی‌تواند از مسئولیت رها شود.

#### مسئولیت بدون تقصیر بر مبنای «نظریه خطر»

پیروان نظریه خطر عقیده دارند شخصی که محیط خطرناکی به وجود آورده و از فعالیت خود منتفع می‌شود، بدون نیاز به اثبات تقصیر او یا هر علت دیگر، مسئول جبران خسارت خواهد بود. در بدو امر با توجه به ماده ۱ ق.ب.ا.م. که به طور مطلق دارنده وسیله نقلیه را مسئول جبران

خسارت معرفی کرده، ممکن است مبنای این مسئولیت را بر پایه نظریه خطر استوار انگاشت، اما با کمی دقت می‌توان دریافت که این مسئولیت مطلق نیست؛ مثلاً اگر مالک وسیله نقلیه اثبات کند که به سبب جریان سیل، اتومبیل او به وسیله نقلیه دیگر برخورد کرده است، می‌تواند از مسئولیت معاف شود. بنابراین همواره نمی‌توان این مسئولیت را مبتنی بر نظریه خطر و آن را یک مسئولیت مطلق<sup>۱</sup> دانست.

از جمع نظریات مذکور با توجه به حکم ماده ۱ (ق.ب.ا.م.) در این زمینه، می‌توان اعتقاد داشت که مبنای مسئولیت دارنده وسیله نقلیه موتوری در حقوق ایران، با نظریه تعهد به حفاظت، نزدیک تر است<sup>۲</sup>. زیرا هر مالکی متعهد است از اموال خود به نحوی مراقبت کند تا به دیگران آسیب نرسد. این عقیده از طرفی جبران خسارت زیان دیده را وابسته به اثبات تقصیر مالک نمی‌کند و از این حیث به سود زیان دیده است و از طرف دیگر به مالک امکان می‌دهد که با اثبات فقدان رابطه سببیت (و نه اثبات بی تقصیری) از مسئولیت رها شود.

### خسارات قابل جبران بر مبنای قانون بیمه اجباری مسئولیت

خساراتی که دارنده وسیله نقلیه به موجب قانون سابق الذکر مسئول جبران آن است، خسارات بدنی و مالی ناشی از حوادث رانندگی است. تبصره ۱ قانون مذکور مقرر می‌دارد: «منظور از حوادث مذکور در این قانون، هر گونه تصادف، سقوط، آتش سوزی یا انفجار وسایل نقلیه موضوع این ماده و نیز خساراتی است که از محمولات وسایل مزبور، به اشخاص ثالث وارد

<sup>۱</sup> مسئولیت مطلق مسئولیتی است که حتی با اثبات دخالت قوه قاهره نیز منتفی نمی‌شود و در هر حال بر شخص مسئول تحمیل می‌گردد؛ مانند مسئولیت غاصب در حقوق ایران، که در صورت تلف یا نقص مال مغضوب، حتی در صورت فقدان رابطه سببیت بین عمل غاصب و خسارت وارد بر مال مغضوب، او مسئول جبران خسارت است.

<sup>۲</sup> نظری، مسئولیت مدنی مالک، ص ۴۸

می‌شود». از این تعریف استنباط می‌شود که هر چند وسیله نقلیه در ایجاد خسارت دخالت دارد اما الزاماً و همواره این خسارت ناشی از تصادف دو وسیله نقلیه نیست بلکه خسارات ناشی از حوادث رانندگی است. بنابراین هر گاه بر اثر اتومبیل متوقف در کنار خیابان آتش سوزی ایجاد شود و خسارت به بار آید، این خسارت از مصادیق خسارات ناشی از حادثه رانندگی مذکور در قانون بیمه اجباری است. تصریح قانون در این مورد، به زیان دیده کمک می‌کند که به جای توسل به قواعد عمومی مسئولیت، که او را با دشواری اثبات تقصیر مالک مواجه می‌کند، به کمک قانون بیمه اجباری، صرفاً با اثبات دخالت وسیله نقلیه در ایجاد خسارت، زیان خود را از مالک وسیله نقلیه مطالبه کند.

در مورد خسارات ناشی از حوادث غیر از تصادم، چنانکه گفته شد، لازم نیست وسیله نقلیه در حال حرکت باشد بلکه کافی است رابطه سببیت بین وسیله نقلیه و خسارت تولید شده، وجود داشته باشد. اما در مورد خسارات ناشی از تصادم، با توجه به معنای لغوی تصادم (برخورد هر یک از دو شیء به دیگری، لازم است برخورد دو وسیله نقلیه، نتیجه حرکت هر دو وسیله باشد). در نتیجه اگر بر اثر برخورد یک وسیله در حال حرکت با یک وسیله متوقف، خسارتی ببار آید، این واقعه مشمول ماده ۳۳۵ یا ۳۳۶ قانون مجازات اسلامی نخواهد بود. هر چند ممکن است در مواردی ملاک این دو ماده، محقق و حکم آن جاری باشد. بنابراین می‌توان گفت عنوان تصادف، ظهور دخالت هر یک از دو وسیله نقلیه به صورت جزئی، در پیدایش برخورد خسارت‌زا نقش دارد.<sup>۱</sup> برعکس حقوق ایران در قانون سال ۱۹۸۵ فرانسه، تعریفی از حوادث رانندگی به عمل نیامده و این امر سبب بروز اختلاف بین حقوقدانان این کشور شده است. برخی از ایشان حادثه را منحصر به حوادث ناشی از حرکت وسیله نقلیه می‌دانند و عده ای دیگر با تفسیر موسع، همه

<sup>۱</sup> شهیدی، مجموعه مقالات حقوق، ص ۱۳۱

خسارات را حادثه می‌نامند.<sup>۱</sup>

در هر حال سازمان قضایی این کشور اعتقاد دارد که قانون سال ۱۹۸۵ در مورد خسارات ناشی از اتومبیل متوقف، نیز قابل اعمال است. اما مخالفین و موافقین این عقیده در یک امر متفق القول هستند و آن این که وسیله نقلیه باید در حادثه دخالت داشته باشد. از تطبیق دو قانون ایران و فرانسه، به خوبی برتری مقررات قانون ایران به چشم می‌خورد زیرا با تعریف حادثه رانندگی و تقسیم آن به خسارات ناشی از تصادم و خسارات ناشی از غیر تصادم، قانون را به همه حوادث خسارت زاء، تعمیم داده و از ایجاد ابهام و اختلاف عقاید، نظیر آنچه در حقوق فرانسه دیده می‌شود، جلوگیری کرده است. لازم به توضیح است که قانون بیمه اجباری در ماده ۱، کلیه دارندگان را ملزم به جبران خسارات بدنی و مالی وارد به اشخاص ثالث معرفی کرده است. خسارات مالی عبارت است از تلف عین یا منفعت یا کسر قیمتی که از حادثه رانندگی ناشی می‌شود. خسارات بدنی نیز جنبه مالی دارد، زیرا منظور، جبران هزینه هایی است که برای معالجه صدمات بدنی و یا جرح ناشی از حوادث رانندگی پرداخت می‌شود. و در آن جبران زیان های نقص عضو، از کارافتادگی یا فوت زیان دیده مورد نظر است. در حالی که بهتر بود خسارات به مادی و معنوی تقسیم می‌شد. برخی از حقوقدانان (کاتوزیان، حقوق مدنی، ضمان قهری، ج ۲۱، ش ۳۱۴) با تفسیر ماده ۴ آیین نامه و ماده ۱ قانون مورد بحث عقیده دارند برای رفع این ایراد باید گفت زیان های ناشی از نقص عضو یا فوت اعم از زیان های مادی یا معنوی است که از این راه به اشخاص ثالث می‌رسد. اما زیان های ناشی از تحمل درد و رنج ناشی از صدمه بدنی همچنان غیر قابل جبران باقی می‌ماند، در حالی که امروزه در اکثر سیستم های حقوقی، جبران زیان های ناشی از تحمل درد و رنج ناشی از صدمات بدنی و محروم ماندن از لذت زندگی سالم،

<sup>۱</sup> Viney, Genevieve, traite de droit civil, N.981

تحت عنوان خسارت وارد بر اشخاص، قابل مطالبه است.<sup>۱</sup> بی مناسبت نیست که بدانیم به موجب ماده ۱۰ قانون بیمه اجباری، برای جبران زیان های بدنی وارد بر اشخاص ثالث که به علت بیمه نبودن وسیله نقلیه، بطلان قرارداد بیمه، فرار کردن یا شناخته نشدن مسئول حادثه و یا به طور کلی برای جبران خسارات خارج از تعهدات بیمه نامه، صندوق مستقلی به نام «صندوق تأمین خسارت های بدنی» تأسیس شده که خسارت زیان دیده در موارد فوق الذکر، از محل این صندوق جبران می شود.

### نقش راننده در این مسئولیت

هر چند مسئولیت مقرر در قانون بیمه اجباری، ناظر به مسئولیت دارنده وسیله نقلیه است، اما مقررات دیگری در حقوق ایران وجود دارد که ناظر به مسئولیت راننده است. می دانیم که الزاماً همواره راننده، مالک وسیله نقلیه نیست اما همیشه راننده در تصادف دخالت دارد. در این صورت چگونه می توان بین مقررات مختلف جمع کرد و شخص مسئول را یافت؟ گفتیم که قانون بیمه اجباری، دارنده وسیله نقلیه را مسئول می شناسد، اما قانون مجازات اسلامی در حادثه تصادم، از راننده صحبت می کند. در مورد خسارات ناشی از غیر تصادم، شکی نیست که مالک وسیله نقلیه مسئول است. اما در مورد حادثه تصادم، ماده ۳۳۶ قانون مجازات اسلامی مقرر می دارد: «هر گاه بر اثر برخورد دو سوار، وسیله نقلیه آنها مانند اتومبیل خسارت ببیند، در صورتی که تصادم و برخورد به هر دو نسبت داده شود و هر دو مقصر باشند، یا هیچ یک مقصر نباشند، هر کدام نصف خسارت وسیله نقلیه دیگری را ضامن خواهد بود. خواه آن دو وسیله از یک نوع باشند یا نباشند و خواه میزان تقصیر آنها مساوی باشد یا متفاوت. و اگر یکی از آنها مقصر باشد، فقط مقصر ضامن است.»

---

<sup>۱</sup> دادگاه های فرانسه خسارات ناشی از صدمه های روحی را که حاصل از دست دادن سلامت یا درد و رنج ناشی از بیماری است، تحت عنوان خسارات معنوی قابل جبران دانسته اند.

### مسئولیت مدنی در قانون جدید بیمه اجباری

با تصویب قانون جدید بیمه اجباری، ماده ۱ قانون سابق تغییر کرد و تصریح به مسئولیت مدنی دارنده در مقابل اشخاص ثالث از متن ماده در قانون جدید حذف گردید: «کلیه دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی و ریلی ... مکلفند وسایل نقلیه مذکور را در قبال خسارت بدنی و مالی که در اثر حوادث نقلیه مزبور ... به اشخاص ثالث وارد می‌شود حداقل به مقدار مندرج در ماده ۴ این قانون ... بیمه نمایند». البته تبصره ۲ این ماده به نوعی ناظر به مسئولیت است و اعلام می‌دارد: «مسئولیت دارنده وسیله نقلیه مانع از مسئولیت شخصی که حادثه منتسب به فعل یا ترک فعل اوست نمی‌باشد...». بدین ترتیب می‌توان تصور کرد که برای مسئولیت بر طبق این قانون، صرف انتساب ضرر به فعل یا ترک فعل راننده یا دارنده کافی است و اثبات تقصیر لازم نیست به خصوص که در مصوبه اولیه مجلس شورای اسلامی در موارد مختلف چندین بار عبارت تقصیر به کار رفته بود و به خاطر ایراد شورای نگهبان مبنی بر اینکه مسئولیت مبتنی بر تقصیر در تبصره ۲ ماده ۱ خلاف موازین شرع است، تبصره مزبور و دیگر مواد مربوط، حسب متن مصوب اصلاح شد. با وجود این به رغم تبصره اصلاحی و تاکید این قانون بر سببیت در موارد متعدد همچنان روشن نیست که مبنای مسئولیت مدنی دارنده وسیله نقلیه چیست؟ زیرا قانون درباره مسئولیت دارنده ساکت است و تنها او را موظف به بیمه نمودن مسئولیت ناشی از وسیله نقلیه کرده است. به عبارت دیگر، اگر چه قانون بر رابطه سببیت میان وسیله نقلیه و ورود ضرر تاکید کرده است، اما معلوم نیست که علاوه بر آن، تقصیر دارنده برای مسئولیت او لازم است یا خیر؟ بنابراین بزرگ ترین ایراد قانون جدید، حذف حکم مسئولیت دارنده است<sup>۲</sup> به نظر

<sup>۱</sup> مانند تبصره شش ماده ۱ و مواد ۵ و ۶ و تبصره یک و دو ماده ۷.

<sup>۲</sup> صفایی، ۱۳۸۹:۲۴۵

برخی حقوق دانان، به رغم این وضعیت به نظر می‌رسد با توجه به تاکید تبصره دو ماده ۱ بر مسئولیت دارنده<sup>۱</sup> و تصریح ماده ۵ این قانون «بیمه‌گر ملزم به جبران خسارت وارد شده به اشخاص تا حد مذکور در بیمه نامه خواهد بود...» و رعایت این توجیه منطقی که مسئولیت بیمه‌گر تابعی از مسئولیت دارنده است، همانند قانون سابق باید در حوادث رانندگی مبنای مسئولیت (دارنده) را همان نظریه خطر دانست.

در نتیجه دارنده به طور نوعی مسئول جبران تمام خسارت‌هایی است که بر اثر حوادث رانندگی به اشخاص ثالث وارد می‌شود. آنچه این برداشت را تقویت می‌کند، تاکید قانون‌گذار در تبصره پنج ماده ۱ به وقوع حوادثی است که احتمال فقدان تقصیر در آنها مردود است. علاوه بر این، حکم ماده ۱ قانون جدید، متوجه تکلیف دارنده به بیمه نمودن وسایل نقلیه در خسارت بدنی و مالی است که در اثر حوادث وسایل نقلیه مزبور به اشخاص ثالث وارد شده باشد. «لذا می‌توان گفت که تعهد بیمه‌ای که متوجه دارنده می‌باشد با دلالت التزام، حاوی تعهد به جبران خسارت نیز می‌باشد، زیرا پوشش بیمه‌ای بدون موضوع نیست و چون دارنده متعهد به جبران خسارت است بیمه را نیز در این راه تحصیل می‌کند.»<sup>۲</sup> در مقابل عده دیگری از حقوق دانان معتقدند هرچند این برداشت، مطابق روح مواد و مهم ترین هدف قانون جدید یعنی توسعه پوشش‌های بیمه است، اما حقیقت آن است که نقطه مقابل این استدلال یعنی مبانی فقهی و رویکرد قانون مجازات اسلامی و حتی قوانین مدنی و مسئولیت مدنی که مسئولیت را بر تقصیر مبتنی می‌دانند از قوت بیشتری برخوردار است و برداشت‌های مفهومی یاد شده، توان ایجاد یک نظام مسئولیت مدنی نوعی مبتنی بر نظریه خطر را به عنوان نظامی متمایز از سایر قواعد ندارد. باید به این نکته مهم توجه شود که ابهامات مزبور در قلمرو مسئولیت «شخص دارنده» مطرح است و

<sup>۱</sup> مسئولیت دارنده وسیله نقلیه، مانع از مسئولیت شخصی که حادثه منسوب به فعل یا ترک فعل اوست نمی‌باشد

<sup>۲</sup> خدابخشی، ۱۳۸۸:۱۰۹ به نقل از طهماسبی ۱۳۸۹:۳۷

ارتباطی به مسئولیت بیمه‌گر ندارد، زیرا به موجب قسمت آخر تبصره ۲ ماده ۱: «در هر حال خسارت وارده از محل بیمه نامه وسیله نقلیه مسبب حادثه پرداخت می‌گردد فقدان مسئولیت دارنده، مانع بهره‌مندی زیان دیده از تعهدات بیمه‌ای نبوده و خسارت وی از این محل قابل جبران است»<sup>۱</sup>. به نظر می‌رسد در قانون جدید بیمه اجباری نیز مبنای مسئولیت، تقصیر نیست، زیرا آنچه از بررسی مبنای مسئولیت در فقه اسلامی، قانون مدنی و قانون مجازات اسلامی خاصه مواد ۳۱۹، ۳۲۰، ۳۲۱، ۳۲۴، ۳۲۵، ۳۲۶ و صریح‌تر از همه ماده ۳۵۴ و سایر قوانین موضوعه به دست می‌آید، آن است که مسئولیت مدنی در حقوق ایران مبتنی بر استناد عرفی عمل زیان بار به شخص است (باریکلو، ۱۳۸۹:۵۹). در مورد اتلاف یا ضررهای ناشی از وسایل نقلیه موتوری زمینی موضوع قانون بیمه اجباری سابق و جدید نیز، مبنای مسئولیت، مسئولیت محض می‌باشد.

نوآوری‌های قانون جدید بیمه اجباری با توجه به پاره‌ای نارسایی‌ها و ابهامات در قانون سابق بیمه اجباری و عدم تناسب آن با نیازهای حقوقی و اجتماعی و اقتصادی کشور مانند عدم تامین مناسب حقوق زیان دیدگان حوادث رانندگی، طولانی بودن روند رسیدگی به پرونده‌های حوادث رانندگی و به تبع آن متوقف ماندن پرداخت خسارات به صدور احکام دادگاه‌ها، عدم استفاده از نهادهای غیر قضایی در رسیدگی به این دعاوی و نهایتاً عدم وجود ساز و کار تقنینی و تضمینی مناسب جهت همکاری‌های میان بخشی، در این قسمت مهم‌ترین نوآوری‌ها و دستاوردهای تقنینی قانون جدید بیمه اجباری تحت عناوینی چون توسعه‌حمایت از زیان دیدگان حوادث رانندگی، قضا زدایی و روان سازی

<sup>۱</sup> طهماسبی ۱۳۸۸: ۳۷ و ۳۸



فرآیند جبران خسارت زیان دیدگان، حمایت بیشتر از صنعت بیمه کشور و در نهایت طراحی برخی ساز و کارهای قانونی لازم در راستای تعامل بیشتر و بهتر میان ساختارها و نهادهای رسمی مجری قانون شرح و بررسی می‌شود.

### توسعه حمایت از زیان دیدگان حوادث رانندگی

تعریف دارنده: با تصویب قانون بیمه اجباری ۱۳۴۷، برای نخستین بار و بر خلاف قواعد عام مسئولیت مدنی که عمدتاً ناظر بر راننده وسیله نقلیه است، برای «دارنده» وسیله نقلیه نیز، مسئولیتی خاص و به نوعی در مقابل زیان دیدگان حوادث رانندگی شناخته شد با این همه متأسفانه به دلیل عدم تعریف این اصطلاح، در تشخیص و تعیین شخص مسئول ایرادات و اشکالاتی ایجاد گردید، زیرا واژه «دارنده» در قانون سابق بیمه اجباری مبهم بود و به درستی روشن نیست که مقصود مالک است یا متصرف یا هر دو؟

برای مثال اگر کسی اتومبیلی بخرد و آن را به بنگاه مسافری اجاره بدهد چه کسی مسئول حوادث ناشی از آن است؟ مالک یا متصدی بنگاه؟ همچنین هرگاه دزدی اتومبیلی را برپاید و هنگام راندن با اتومبیل دیگری تصادف کند آیا مالک مسئول جبران خسارت است یا دزد؟ (کاتوزیان ۱۳۷۰:۲۵۳) بنابر تبصره ۱ ماده ۱ قانون جدید بیمه اجباری: «دارنده از نظر این قانون، اعم از مالک یا متصرف وسیله نقلیه است...» به دیگر سخن اگر مالک، سلطه معنوی بر اتومبیل خود دارد خود دارنده محسوب می‌شود و اگر سلطه معنوی او به دیگری منتقل شده است، مالک دیگر دارنده نیست.<sup>۱</sup>

<sup>۱</sup> صفایی، ۱۳۷۹: ۲۴۹

### تعریف خسارت مالی

یکی از دستاوردهای قانون جدید بیمه اجباری، تعریف خسارت مالی در تبصره چهار ماده ۱ است. به موجب تبصره یاد شده «منظور از خسارت مالی، زیان هایی می باشد که به سبب حوادث مشمول بیمه موضوع این قانون به اموال شخص ثالث وارد می شود» در متن تبصره چهار ماده ۱، برخلاف ماده ۴ آیین نامه اجرایی قانون سابق بیمه اجباری به «جبران زیان های مستقیم» اشاره نشده است. البته نباید این اقدام مقنن را به معنای نادیده گرفتن یکی از اوصاف و شرایط مهم ضرر قابل مطالبه، که همانا مستقیم بودن ضرر و زیان است تلقی کرد، بلکه آن چه در گذشته اسباب نگرانی بود و تدوین و تصویب کنندگان قانون ۱۳۸۷ را به سمت حذف واژه مستقیم از متن ارائه شده در ماده ۴ آیین نامه و انتقال این تعریف از آیین نامه به متن «قانون» سوق داد، تفسیر و رویه های خاص بیم از واژه «خسارت مستقیم» است. در این رویه ها، خسارت ناشی از کسر قیمت وسیله نقلیه جزء خسارت های قابل جبران از سوی بیمه گر محسوب نمی شد، حال آنکه هر حادثه رانندگی، کمابیش اسباب کسر قیمت وسیله نقلیه را فراهم می نماید. بنابراین به موجب مواد ۱ و ۴ تبصره ماده یک قانون مصوب ۱۳۸۷، کاهش قیمت وسیله نقلیه، یکی از اجزای مسئولیت دارنده آن محسوب می شود.<sup>۱</sup>

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی  
پرتال جامع علوم انسانی

### دامنه مسئولیت (شرط ایجاد مسئولیت)

به موجب ماده یک قانون، دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی: «مسئول جبران خسارات بدنی و مالی هستند که در اثر حوادث وسایل نقلیه مزبور و یا محمولات آنها به اشخاص ثالث وارد شود». حوادث را تبصره این ماده بدین شرح توصیف می‌کند: «منظور از حوادث مذکور در این قانون، هرگونه تصادف یا سقوط یا آتش‌سوزی یا انفجار وسیله نقلیه موضوع این ماده و نیز خساراتی است که از محمولات وسایل مزبور به اشخاص ثالث وارد شود». نخستین پرسشی که در این باره مطرح می‌شود این است که آیا مسئولیت دارنده وسیله به معنی تضمین تمام آثار حادثی است که وسیله نقلیه موتوری در آن دخالت دارد، یا بایستی مسئولیت را محدود به مواردی کرد که حادثه خارجی یا تقصیر دیگران زیان را به بار نیاورده است؟

برای مثال، هر گاه در اثر رعد و برق اتومبیلی آتش بگیرد و به دیگران خسارت وارد آورد یا تصادمی در اثر تقصیر راننده ماشین دیگر رخ دهد، آیا دارنده وسیله نقلیه مسئول جبران خسارتی است که از ناحیه آن به اشخاص ثالث وارد شده است؟

از ظاهر ماده یک و تبصره آن چنین بر می‌آید که مسئولیت دارنده وسیله نقلیه مطلق است و هیچ حادثه‌ای حتی قوه قاهره و تقصیر اشخاص ثالث او را معاف نمی‌سازد، ولی به این ظاهر نباید اعتماد کرد. از عبارت «در اثر حوادث وسایل نقلیه مزبور و یا محمولات آنها به اشخاص ثالث وارد شود» چنین بر می‌آید که وسیله باید در نظر عرف علت حادثه زیان بار باشد. ضرورتی ندارد که خسارت به طور مستقیم ناشی از تصادم مادی با اتومبیل به بار آید، چنان که، اگر اتومبیلی ناگهان در خیابان بایستد و راننده اتومبیلی که در پی او حرکت می‌کند ناچار وارد پیاده رو شود و با عابری تصادم کند، نمی‌توان ادعا کرد که اتومبیل نخست سهمی در تحقق حادثه نداشته است. ولی در هر حال بایستی بتوان اتومبیل را یکی از اسباب ضرر شمرد و به بیان دیگر،

کافی نیست که اتومبیل شرط تحقق خسارت و زمینه ساز تاثیر علت‌های دیگر باشد و تنها با اثبات این امر که اگر وسیله نقلیه نبود خسارتی هم ایجاد نمی‌شد، نباید دارنده را مسئول شناخت و بایستی دخالت اتومبیل در ایجاد ضرر چنان باشد که بتوان آن را علت حادثه به شمار آورد.

پس اگر در اثر اتصال سیم‌های برق خانه‌ای آتش‌سوزی رخ دهد و آتش به بنزین ماشین سرایت کند و در نتیجه انباری از گندم بسوزد، نباید دارنده اتومبیل را مسئول شمرد. زیرا علت وقوع آتش‌سوزی اتصال سیم‌های برق خانه است و اتومبیل، بدین دلیل که در مسیر آتش قرار گرفته است، شرط آتش‌سوزی در انبار به حساب می‌آید. همچنین موردی که اتومبیلی در محل مجاز و متعارف ایستاده است و اتومبیل دیگری در اثر سرعت بالا منحرف می‌شود و با او تصادم می‌کند، زیان ناشی از این تصادم را نمی‌توان به اتومبیل ایستاده منسوب کرد. برای یافتن پاسخ درست و احراز رابطه علیت بین تصرف و نگاهداری اتومبیل با حادثه زیانبار باید اثر قوه قاهره و تقصیر شخص ثالث را در مسئولیت دارنده بررسی کرد.

#### دعوای جبران خسارت، خسارات قابل مطالبه

به موجب ماده یک قانون بیمه اجباری: «کلیه دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی مسئول جبران خسارات بدنی و مالی هستند که... به اشخاص ثالث وارد شود...» بنابراین خسارات ناشی از این وسایل را به دو گروه تقسیم کرده اند:

#### ۱. خسارات مالی:

ماده آیین‌نامه اجرایی قانون مقرر می‌دارد: «جبران خسارت مالی عبارت است از تامین و جبران زیان‌های مستقیمی که در اثر حوادث مشمول بیمه به اموال و اشیاء تحت مالکیت یا تصرف

قانونی اشخاص ثالث وارد می‌شود». به این ترتیب خسارات مالی ناظر به زیان های ناشی از تلف اموال است و محروم شدن از منافع را در بر نمی‌گیرد. پس اینگونه زیان‌ها را باید بر طبق قواعد عمومی مسئولیت مطالبه کرد. قید «تصرف قانونی» این توهّم را به وجود می‌آورد که امین و نماینده مالک نیز می‌تواند خسارت بگیرد. درحالی که می‌دانیم امین و وکیل مسئول زیان هایی که در اثر اعمال دیگران به مال مورد امانت وارد می‌شود نیستند و مالک باید در این باره خسارت بخواهند و نه امین. اگر ادعا شود که منظور نویسندگان آیین‌نامه اشاره به ولی یا قیم یا سرپرست محجوران است که می‌توانند از دارنده مسئول خسارت وارد به مال محجور را مطالبه کنند، باید گفت در اینگونه امور نیز مطالبه خسارت به نمایندگی از طرف مالک (محجور) انجام می‌شود. بنابراین خسارت تلف مالی که به دیگری تعلق دارد تنها در صورتی به متصرف قانونی آن وارد می‌شود که متصرف به حکم قرارداد یا قانون ضامن خسارات ناشی از کار دیگران نیز باشد. مانند مستعیر در عاریه مضمونه و عاریه طلا و نقره (مواد ۶۴۲ و ۶۴۴ ق. م). در تصادم‌های رانندگی معمول شده که فقط هزینه تعمیر اتومبیل پرداخت می‌شود و کاردان‌های فنی راهنمایی و رانندگی و متصدیان بیمه توجهی به کسر قیمتی که در اثر تصادم دو وسیله نقلیه حاصل می‌شود ندارند. در حالی که نه تنها مفاد ماده چهار شامل اینگونه زیان‌ها نیز می‌شود. ماده ۲ قانون رسیدگی به خسارات ناشی از تصادفات رانندگی به وسیله نقله موتوری مصوب ۱۳ آذرماه ۱۳۴۵ در این‌باره مقرر می‌دارد: «کاردان‌های فنی راهنمایی و رانندگی و پلیس‌راه که برای رسیدگی به امر تصادفات رانندگی تعیین می‌شوند مکلفند علت وقوع تصادف و چگونگی آن را صریحا تشریح و وضع محل تصادف در صورت مجلس قید و میزان خسارات وارده به وسیله نقلیه راه، اعم از هزینه تعمیر و کسر قیمتی که در نتیجه تصادف حاصل می‌شود، معلوم نمایند...» بدیهی است که اگر «کسر قیمت» در زمره خسارات ناشی از تصادم به شمار می‌آید، قانون‌گذار امر به تعیین مقدار آن نمی‌کرد.

## ۲. خسارات بدنی:

در ماده ۳ آیین نامه آمده است که: «منظور از جبران خسارت بدنی مذکور در ماده یک قانون، تامین و جبران هزینه معالجه صدمات بدنی و یا جرح حاصل از حوادث رانندگی و همچنین جبران زیان های نقص عضو و از کار افتادگی دائم و مطلق یا نسبی یا فوت ناشی از حوادث مشمول بیمه برای اشخاص ثالث است». چنان که می بینیم، خسارت هایی که در این ماده اشاره شده است جنبه مالی دارد و معلوم نیست چرا نویسندگان قانون و آیین نامه آن اصطلاح مرسوم خسارت مادی و معنوی را رها کرده و به تقسیمی دست زده اند که این چنین قابل نکوهش است؟

## نتیجه گیری و پیشنهادها

با توجه به افزایش روزافزون خسارات ناشی از وسایل نقلیه بخصوص تصادفات رانندگی، وجود قانون خاص در خصوص جبران این گونه خسارات در کشور ما بیش از پیش احساس می شود. هر چند قانون بیمه اجباری مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی از جهات بسیاری، قانون مفیدی به نظر می رسد ولی این اشکال هنوز باقی است که ما به جای قانون خاص، ناچار هستیم قواعد مسئولیت مدنی را از قانون بیمه استخراج کنیم. همچنین تعداد احکام قانونی مثل مقررات مذکور در قانون مجازات اسلامی، سبب سردرگمی و آشفتگی در آرای قضایی و نهایتاً اتخاذ تصمیمات نادرست خواهد شد. بنابراین بجاست که قانون گذار ایران نیز مانند سایر کشورهای جهان که در این راه کوشیده اند قانونی خاص جهت تضمین حقوق زیان دیدگان حوادث رانندگی با توجه به نیازهای روز جامعه و تکامل مقررات و احکام مسئولیت مدنی، تدوین نماید. بعلاوه قانون بیمه همواره نمی تواند تمام زیان های ناشی از حادثه رانندگی را جبران کند،

بخصوص خسارات ناشی از صدماتی که به مرور بر اثر حادثه در شخص زیان دیده به وجود می آید. مثلاً آنچه به تدریج سبب از کار افتادگی او می شود، اغلب جبران نشده باقی می ماند. در راه رسیدن به این هدف، قانون خاص همراه با قانون تکامل یافته بیمه، با حذف تشریفات زائد اداری لازم است تا زیان دیده به سهولت به جبران خسارت وارد بر خود دست یابد و اشخاص نیز با توجه به مدد قاطعیت قانون، بیش از پیش مراقب اعمال و اموال خود باشند. متأسفانه امروز در کشور ما تشریفات زائدی در شرکت های بیمه وجود دارد که سبب می شود زیان دیده، عطای آنها را به لقایشان ببخشد.

با توجه به اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث با هدف عمده توسعه حمایت از زیان دیدگان حوادث رانندگی، گسترش حمایت از صنعت بیمه کشور و قضا زدایی و تسهیل رسیدگی به روند دعاوی راجع به مسئولیت ناشی از حوادث رانندگی و پرداخت خسارات بدنی و مالی زیان دیدگان حوادث رانندگی و نهایتاً ایجاد سازوکار تعامل و همکاری میان بخشی بین دستگاه ها و ساختارهای رسمی مجری قانون و ایجاد تضمین های لازم جهت اجرای قانون، گام های موثری در جهت پاسخ گویی به نیازهای حقوقی، اجتماعی و اقتصادی جامعه برداشته است. مهم ترین نوآوری ها و تحولات در این قانون در مقایسه با قانون سابق عبارت است از:

- ۱- توسعه مفهوم شخص ثالث (تبصره ۶ ماده ۱ قانون جدید)
- ۲- تعریف مفهوم دارنده (تبصره ۱ ماده ۱ قانون جدید)
- ۳- پیش بینی هزینه های معالجه به عنوان خسارت قابل مطالبه (تبصره ۳ ماده ۱ قانون جدید)
- ۴- حذف استثنائات و کاهش موارد خارج از شمول بیمه موضوع قانون (ماده ۷ قانون جدید)

۵- افزایش منابع مالی صندوق تامین خسارت های بدنی و ارتقاء شان و جایگاه قانونی آن

(ماده ۱۱ قانون جدید)

همراه با این نوآوری ها، برخی کاستی ها نیز در قانون جدید بیمه اجباری که مهلت آزمایشی آن در سال ۱۳۹۲ به پایان می رسد مشاهده می گردد. برخی از این کاستی ها عبارتند از:

۱- عدم تصریح به مسئولیت دارنده در ماده ۱ قانون جدید.

۲- ابهام تکلیف مراجع قضایی دادسرا در دعوت از بیمه گر و صندوق تامین خسارت ها

بدنی مبنی بر حضور در جلسات رسیدگی به ویژه آنکه بیشتر پرونده های مرتبط با صندوق تامین خسارت های بدنی به دلیل ناشناس بودن مسئول حادثه و در نتیجه عدم صدور کیفر خواست، امکان ارسال به دادگاه جهت رسیدگی را ندارد.

۳- مبهم بودن مسئولیت صندوق تامین خسارت های بدنی در جبران خسارت بدنی بدون

لحاظ جنسیت و مذهب (تبصره ۱ ماده ۱۰ قانون جدید)

امید است با تدوین قوانین محکم و مستدل، سهولت دسترسی زیان دیدگان را به جبران خسارت های وارده فراهم نمایند.



## فهرست منابع

- السنهوری، الوسیط، ج ۱، ش ۷۲۶.
- کاتوزیان، حقوق مدنی، ضمان قهری، ش ۳۰۸۰ و ۵۷.
- نظری، مسئولیت مدنی مالک، ص ۴۸.
- شهیدی، مجموعه مقالات حقوق، ص ۱۳۱.
- دیوان عالی کشور، شعبه مدنی، ۱۹ ژوئن ۱۹۵۱: دالوز ۱۹۵۱، ص ۳۱۷ با یادداشت ریپر.
- ریپر و بولانژه، ج ۲، ش ۱۰۶۶.
- ایزانلو، محسن (۱۳۸۷). نقد و تحلیل قانون اصلاح قانون بیمه اجباری، فصلنامه حقوق، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دوره ۳۸، شماره ۴.
- خدابخشی، عبدالله (۱۳۸۸). حضور بیمه‌گر و صندوق تامین خسارت‌های بدنی در دعوی مسئولیت مدنی، فصلنامه صنعت بیمه، سال ۲۴، شماره ۳ و ۴، شماره مسلسل ۹۵ و ۹۶.
- فصلنامه دانش انتظامی، سال ۱۳، شماره ۱، بهار ۱۳۹۰، ص ۱۵۹ تا ص ۱۶۶.
- صفایی، سید حسین و رحیمی، حبیب اله (۱۳۸۹). مسئولیت مدنی (الزامات خارج از قرار داد)، انتشارات سمت، تهران، چاپ اول.
- طهماسبی، جواد (۱۳۸۸). گفتمان دامنه مسئولیت در قانون اصلاح قانون بیمه اجباری، مجله حقوق دادگستری، سال ۷۳، شماره ۶۸.
- کاتوزیان، ناصر، جنیدی لعی و مجید غمامی (۱۳۸۱). مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ دوم.
- محمود صالحی، جانعلی (۱۳۸۸). حقوق زیان‌دیدگان و بیمه شخص ثالث انتشارات دانشکده مدیریت دانشگاه تهران، چاپ دوم.

- Prosser, the law of torts, p.486

- Viney, Genevieve, traite de droit civil, N.981



پروہشگاہ علوم انسانی و مطالعات فرہنگی  
پرتال جامع علوم انسانی